

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

| | |
|--|----|
| 5-00617 Rostan: Sospensione temporanea del servizio e generali inefficienze sulla linea metropolitana Napoli-Giugliano-Aversa | 68 |
| <i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> | 71 |
| 5-01659 Catalano: Modalità di fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di Enav SpA, anche alla luce della normativa europea in materia. | |
| 5-01660 Catalano: Riqualificazione del personale operante presso Enav SpA | 69 |
| <i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> | 74 |
| 5-01931 Oliaro: Mancata emanazione del decreto ministeriale avente ad oggetto le concessioni dei terminalisti in ambito portuale | 69 |
| <i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> | 79 |
| 5-02039 Crivellari: Interruzione del servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento della provincia di Rovigo con il Piemonte | 70 |
| <i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> | 81 |
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 70 |
| INDAGINE CONOSCITIVA: | |
| Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale (<i>Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio</i>) | 70 |

INTERROGAZIONI

Giovedì 3 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.

5-00617 Rostan: Sospensione temporanea del servizio e generali inefficienze sulla linea metropolitana Napoli-Giugliano-Aversa.

Francesco RIBAUDO (PD) dichiara di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Francesco RIBAUDO (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta esaustiva all'interrogazione, che, sebbene parzialmente superata in quanto si riferisce ad una questione che, nel periodo intercorso dalla presentazione, è stata risolta, intendeva sollecitare il Governo sulla necessità di mettere in campo adeguate politiche per il trasporto pubblico nella regione Campania, che al riguardo soffre una particolare situazione di disagio. In-

vita pertanto il sottosegretario del Basso de Caro, che per ragioni di provenienza conosce assai bene la situazione della regione, ad occuparsi personalmente della questione e a mettere in atto a livello istituzionale tutte le opportune iniziative che permettano di pervenire ad un miglioramento generale della qualità del servizio di trasporto e al superamento delle inefficienze dei servizi ferroviari in Campania.

5-01659 Catalano: Modalità di fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di Enav SpA, anche alla luce della normativa europea in materia.

5-01660 Catalano: Riqualficazione del personale operante presso Enav SpA.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Ivan CATALANO (Misto), replicando, ringrazia il sottosegretario per la corposa risposta che dà puntualmente conto di tutti i quesiti posti negli atti di sindacato ispettivo da lui presentati. Rileva tuttavia che i dati contenuti nella risposta non coincidono con quelli in suo possesso, secondo i quali, a fronte di una complessiva riduzione delle retribuzioni, sono aumentate le ore di turnazione dei controllori di volo con un conseguente ed evidente rischio sotto il profilo della sicurezza dovuto alla stanchezza. Quanto alla questione della formazione interna del personale, esprime perplessità rispetto alla scelta compiuta dall'amministrazione di Enav, che ha preferito assumere risorse esterne piuttosto che il personale dipendente che aveva appositamente seguito un corso di formazione finalizzato ad un avanzamento della propria posizione la-

vorativa. Riguardo, infine, alla permanenza del personale militare nella gestione degli aeroporti militari che vengono destinati ad una funzione civile, osserva che tale scelta, pur facendo registrare un risparmio all'amministrazione dovuto alla mancata assunzione di unità, impedisce anch'essa al personale interno che ha seguito il corso di formazione sopra ricordato di passare alle mansioni superiori e di portare a compimento il percorso formativo intrapreso. Invita, in conclusione, il Governo a vigilare sulla gestione di Enav e sull'operato dell'azienda, anche in ragione del rilevante ruolo da questa svolto nella gestione del traffico aereo.

5-01931 Oliaro: Mancata emanazione del decreto ministeriale avente ad oggetto le concessioni dei terminalisti in ambito portuale.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Roberta OLIARO (SCpI), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, della quale apprezza in particolare la disponibilità a promuovere l'adozione del decreto interministeriale relativo all'individuazione dei criteri per l'affidamento delle concessioni e le modalità per il rinnovo dei relativi canoni. Nel rilevare l'esigenza di dare uniformità sul territorio nazionale a detti criteri e di assicurarne un'applicazione omogenea, sottolinea l'opportunità che venga garantita la continuità dei terminalisti in ambito portuale. Osserva, infatti, che la radicale modifica del traffico marittimo che si è registrata negli ultimi anni imporrebbe ai terminalisti di effettuare ingenti investimenti in ambito portuale per l'acquisto di infrastrutture più adeguate, ma che tali investimenti non vengono fatti non essendo certo il rinnovo delle concessioni. Osserva inoltre che il mancato rinnovo delle concessioni agli attuali terminalisti farebbe venir meno manodopera altamente specializzata e priverebbe il lavoro portuale di una neces-

saria e quanto mai opportuna continuità. Ricordando la fortissima competizione che negli ultimi decenni si è sviluppata nel settore dei traffici marittimi sia a livello europeo che mondiale e l'azione di politica aziendale svolta dai terminalisti portuali che ha consentito di conquistare rilevanti porzioni di mercato, sottolinea che la regolamentazione europea va verso una semplificazione dei rapporti tra concedenti e concessionari, demandandoli al diritto privato. Nel fare presente, in conclusione, che sono attualmente in discussione presso il Senato i progetti di legge di riordino della legislazione in ambito portuale, che prevedono il rinnovo delle concessioni per un terzo della loro durata, pari a sette anni, evidenzia che ciò non rappresenta una misura a suo giudizio sufficiente e certamente non parametrata agli investimenti di ingente portata che vengono richiesti a tali operatori.

5-02039 Crivellari: Interruzione del servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento della provincia di Rovigo con il Piemonte.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, nel ritenersi soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, che ha fatto chiarezza su una vicenda che riveste grande interesse a livello territoriale, dal momento che tra il 1951 e il 1971 circa un terzo degli abitanti della provincia di Rovigo si sono trasferiti in Piemonte rendendo tale collegamento assai importante per la coesione della comunità provinciale, auspica che vengano attivate le necessarie procedure amministrative da parte dell'impresa che precedentemente eserciva il servizio di collegamento oggetto dell'interrogazione, affinché esso venga prontamente riattivato.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.50.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 15.

INDAGINE CONOSCITIVA

Giovedì 3 aprile 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

(Seguito dell'esame del documento conclusivo e rinvio).

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Intervengono i deputati Stefano QUARANTA (SEL), Cristian IANNUZZI (M5S), Ivan CATALANO (Misto), Michele MONGNATO (PD), Giorgio BRANDOLIN (PD), Paolo GANDOLFI (PD), Matteo MAURI (PD), Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), Luca SQUERI (FI-PdL), Nicola BIANCHI (M5S) Mario TULLO (PD) e Martina NARDI (SEL).

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione degli sviluppi della discussione, rinvia il seguito dell'esame del documento conclusivo ad un'apposita seduta che sarà prevista nella giornata di martedì.

La seduta termina alle 15.40.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

5-00617 Rostan: Sospensione temporanea del servizio e generali inefficienze sulla linea metropolitana Napoli-Giugliano-Aversa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in esame devo premettere che il servizio pubblico di trasporto regionale locale e le relative competenze sono state trasferite alla Regione Campania in data 4 aprile 2008, ai sensi dell'Accordo Integrativo di Programma concluso il 17 dicembre 2002, dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 281 del 1997 e dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 422 del 1997 tra il Ministero dei trasporti e la Regione Campania.

Tuttavia, sono state assunte informazioni al riguardo presso l'Ustif di Napoli, competente per territorio, nonché presso la società EAV, che esercita il servizio di trasporto pubblico locale della linea metropolitana Napoli-Giugliano-Aversa Centro.

Detta società EAV ha riferito che dall'apertura all'esercizio della Linea Napoli-Giugliano-Aversa, avvenuta nell'aprile 2009, con un programma di esercizio che dal 2012 prevede n. 426.752,3 trenichilometro/anno, la situazione dei rotabili è andata via via peggiorando.

La Regione Campania autorizzò l'acquisto di n. 15 esemplari del materiale rotabile usato, tipo MA100 costruito dalla Ansaldo Breda, già in esercizio sulle tratte ferroviarie metropolitane esercite da MetRoma S.p.A., da sottoporre a *revamping*.

A causa della mancata erogazione dei fondi necessari al completamento dei lavori di *revamping*, solo 9 UdT (unità di trazione) sono state immesse in esercizio, contestualmente all'emissione del relativo N.O.T, da parte dell'USTIF, ai fini della sicurezza.

EAV riferisce altresì che le difficoltà che hanno portato al mancato completamento della linea verso Capodichino e l'interruzione del cantiere relativo alle rampe di collegamento con Metronapoli, hanno amplificato le problematiche legate alla gestione delle manutenzioni, viste le carenze strutturali dell'officina provvisoria di Piscinola, dove possono eseguirsi solo attività di piccola manutenzione: quindi i lavori previsti alle scadenze di revisioni L2 (300.000 km) e qualsiasi altro intervento di manutenzione ordinaria/straordinaria sui componenti principali dei rotabili devono eseguirsi presso officine esterne, con le ulteriori difficoltà logistiche che ne conseguono.

La continua mancanza di risorse ha portato al rinvio delle revisioni L2, e al conseguente fermo macchina al raggiungimento delle scadenze chilometriche previste dai piani di manutenzione.

In merito alla sospensione del servizio nel periodo dal 26 giugno 2013 fino al 3 luglio 2013, si precisa che le cause di detto disservizio sono da imputarsi, appunto, alla disponibilità di sole due UdT per il servizio viaggiatori che, purtroppo, hanno entrambe presentato alcuni guasti e alla contemporanea e momentanea impossibilità di effettuare le manovre di ingresso ed uscita dei rotabili dall'officina di Piscinola.

Una volta rientrati i rotabili in detta officina, si è immediatamente provveduto a riparare le due UdT rendendole disponibili all'esercizio.

Da ultimo, EAV ha riferito che alla luce dei problemi riscontrati si è provveduto a realizzare una modifica strutturale al-

l'unico mezzo disponibile per la manovra e per l'utilizzo dello stesso in maniera provvisoria. Contemporaneamente, sono stati realizzati i lavori di riparazione di un locomotore di manovra a trazione elettrica idoneo allo scopo e agli ambienti (sotterranei) e si è provveduto al trasferimento dello stesso presso l'officina provvisoria di Piscinola. Inoltre, è stato recuperato altro materiale rotabile, immettendo in esercizio una nuova unità di trazione inizialmente destinata alla sperimentazione di nuovi sistemi di segnalamento da parte di Ansaldo STS e attraverso la riparazione/sostituzione di componenti principali di trazione (motori).

Attualmente, informa EAV, si dispone di 4 unità di trazione anche se 3 di queste sono vicine al fermo macchina per raggiunti limiti chilometrici. Sono state avviate tutte le procedure per le lavorazioni di Livello Superiore ma restano gli enormi disagi manutentivi dovuti alla mancanza del completamento delle rampe di collegamento con l'officina Deposito di ANM Metronapoli.

Più in generale, nel ricordare, come poc'anzi accennavo, che i compiti istituzionali di amministrazione e programmazione in materia di trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali sono stati attribuiti alle Regioni dal citato decreto legislativo n. 422 del 1997 vi è da dire che, di fatto, l'applicazione di tale provvedimento, anziché rendere più efficaci, efficienti ed economici i servizi pubblici erogati ha prodotto servizi qualitativamente e quantitativamente insufficienti a fronte di costi peraltro incrementati negli ultimi anni.

In particolare, le Regioni avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i cosiddetti « servizi minimi » da garantire alla stregua di quelli essenziali.

La Regione, tuttavia, si è limitata per lo più a garantire i molteplici interessi locali diretti alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata.

Una programmazione sostanzialmente statica dei servizi non ha consentito l'ade-

guamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio-economico del Paese; tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili, dai servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico sociale del Paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (mi riferisco ad esempio ai servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, quindi, nei sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osser-

vatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, che la Regione stia procedendo, secondo i criteri indicati dal citato articolo 16-*bis*, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a Statuto Ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la Regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Nell'ambito di detto processo di razionalizzazione e di efficientamento del settore si è ravvisata la necessità di consentire alle Regioni, ove necessario, di ripianare i disavanzi prodotti da una programmazione statica e non più rispondente alle moderne esigenze di mobilità e di garantire un flusso di finanziamenti diretto ad investimenti nel settore coerenti con i già citati criteri, uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione che le Regioni adotteranno per la programmazione dei servizi.

In particolare, l'articolo 16, comma 5 del decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, prevede, a seguito dell'approvazione del Piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania, misure rivolte alla razionalizzazione e al riassetto delle società partecipate, tra cui quelle del polo trasporti. Ciò, con lo scopo di raggiungere l'efficientamento, la razionalizzazione, la riduzione degli oneri di esercizio, nonché l'equilibrio finanziario nel comparto del trasporto ferroviario regionale campano.

E in effetti, ai sensi della citata normativa, per quanto concerne l'attività del Commissario *ad acta* di cui al citato articolo 16, comma 5 e seguenti, relativa alla predisposizione e all'applicazione dei piani di ristrutturazione del debito EAV Srl e del relativo piano dei pagamenti, si fa presente che l'Accordo stipulato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dell'economia e delle finanze e dal Presidente della Regione Campania, è stato regolarmente registrato dagli Organi di Controllo in data 26 febbraio 2014, Reg. 1, Fog. 1211.

ALLEGATO 2

5-01659 Catalano: Modalità di fornitura dei servizi di navigazione aerea da parte di Enav SpA, anche alla luce della normativa europea in materia.

5-01660 Catalano: Riqualificazione del personale operante presso Enav SpA.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alla interrogazione n. 5-01659 e n. 5-01660, in relazione alle quali sono state assunte puntuali informazioni presso ENAV, in quanto i quesiti vertono su analogo argomento.

L'iniziativa di riforma normativa cosiddetta del «*Single European Sky 2 +*», varata dalla Commissione Europea l'11 giugno 2012, ancora in corso di consultazione e perfezionamento, prosegue l'opera di riforma e rivisitazione sistemica del settore avviata nel 2004 dalle istituzioni europee, con il lancio del primo pacchetto di legislazione comunitaria relativa al Cielo Unico Europeo e continuata già nel 2009 con un secondo pacchetto normativo comunemente noto come *Single European Sky 2*.

L'insieme dei Regolamenti comunitari approvati nel 2004 in merito all'iniziativa del cielo unico europeo si prefigge il triplice obiettivo di rafforzare l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e migliorare l'efficienza globale del sistema di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea.

Su tali basi sono state introdotte, come è noto, numerose misure finalizzate ad ottimizzare la sicurezza e l'efficienza del sistema dell'*Air Traffic Management* (ATM) quali, ad esempio: la certificazione e la supervisione dei fornitori di servizi della navigazione aerea, anche attraverso la

creazione delle *National Supervisory Authority* (NSA); l'interoperabilità dei sistemi, ed in questo ambito il lancio, nel 2007, del progetto SESAR (*Single European Sky ATM Research*) per la modernizzazione della tecnologia alla base del sistema europeo di gestione del traffico aereo; l'estensione, nel 2008, dei compiti di EASA (*European Aviation Safety Agency*) alle materie riguardanti aeroporti, ATM e servizi della navigazione aerea.

Con l'intervento di riferimento del *Single European Sky 2* nel 2009 sono stati aggiunti ulteriori concreti strumenti per il miglioramento delle prestazioni ed al fine di governare ed indirizzare la riforma del sistema europeo di gestione del traffico aereo; tra questi, ricordo una nuova strategia per incentivare la fornitura di servizi integrati, un processo di definizione degli obiettivi prestazionali e l'istituzione del gestore della rete (*Network Manager*) per coordinare l'azione a livello di rete europea.

La proposta della Commissione Europea al Parlamento ed al Consiglio del cosiddetto *Single European Sky 2+* si pone correntemente l'obiettivo di accelerare l'attuazione del *Single European Sky*, riaffermandone gli obiettivi iniziali e potenziando alcuni degli elementi chiave.

ENAV rimane impegnata nello svolgimento dei propri compiti di istituto, mirando sempre più ad affermarsi come fornitore di servizi nel contesto interna-

zionale per contribuire fattivamente ed in modo proattivo al processo di internazionalizzazione in atto nel settore.

Nel contesto della richiamata opera di riforma sistemica del settore di cui al Cielo Unico Europeo, con i Regolamenti comunitari n. 691/2010 e n. 1191/2010 (che emenda il Regolamento comunitario n. 1794/2006), è stata resa cogente, per i *provider* europei di servizi di assistenza al volo, l'adozione, a partire dal 2012, di un sistema gestionale complessivo basato sulla misurazione ed ottimizzazione delle *performance* operative ed economiche in base al Piano di Performance Nazionale: in virtù di detto documento l'Italia, sulla base delle linee guida stabilite a livello europeo, ha delineato le azioni e stabilito gli obiettivi da raggiungere nel corso del periodo di riferimento (2012-2014) per la fornitura di servizi alla navigazione aerea.

Il Piano Nazionale di Performance, approvato dalla Commissione Europea, vincola lo Stato ed il *provider* ENAV al rispetto di quanto in esso stabilito.

Per quanto concerne, in particolare, la *performance* economica, lo schema di prestazioni comunitario ha previsto che il parametro di riferimento fosse dato dalla *Determined Unti Rate*, costituita dal rapporto tra costi determinati (espressi in termini reali a valori 2009) e traffico fatturato (unità di servizio), stabilendone una riduzione del 3 per cento annuo per il periodo 2012-2014.

Relativamente ad ENAV, in piena consistenza con le disposizioni stabilite a livello comunitario, l'obiettivo di efficienza economica per l'anno 2012 ha previsto una *Determined Unti Rate* pari a 58,96 euro, *target* conforme ad un efficientamento medio previsto nel periodo del 3 per cento annuo.

I riflessi della opposta congiuntura economica, insieme alla situazione di crisi di alcuni vettori nazionali, hanno inciso negativamente sui livelli di traffico fatturato dalla Società nel corso del 2012. In particolare, per quanto concerne la componente di traffico internazionale, la Società ha subito una perdita di circa il 4,5 per

cento rispetto ai volumi sottostanti alla *Determined Unti Rate* pianificata nel Piano di Performance Nazionale.

Tuttavia, nonostante il significativo calo del traffico che avrebbe potuto compromettere la *performance* economica della Società, la medesima ENAV evidenzia che, attraverso l'attenta pianificazione dei costi e la messa in atto di azioni mirate al contenimento della spesa, è riuscita comunque a raggiungere per il 2012 il *target Determined Unti Rate* fissato nel Piano Nazionale.

In particolare, grazie ad un risparmio sui costi di 18,3 milioni di euro rispetto al *target*, ENAV informa di aver conseguito una *Determined Unti Rate* pari a 58,91 euro (a fronte del predetto *target* di 58,96 euro), neutralizzando di fatto il negativo impatto sull'indicatore generato dal forte calo del traffico.

Lo stesso ente ha evidenziato che, nel pieno rispetto degli *standard* di qualità e sicurezza del servizio, l'attenta politica economica perseguita ha permesso di raggiungere a fine anno una riduzione sui costi della produzione del 3,6 per cento rispetto a quanto definito nel *budget*: grazie a questo, oltre a conseguire l'obiettivo di efficienza economica assegnata alla Società dal Piano di *Performance* per l'anno 2012, ha anche ottenuto un riconoscimento economico di circa otto milioni di euro per il raggiungimento degli obiettivi di qualità e puntualità del servizio erogato. Anche in virtù di tale risultato è stato distribuito a tutto il personale di ENAV il premio di risultato 2012 per un importo complessivo di circa cinque milioni di euro.

Con particolare riferimento, poi, al quesito posto dall'Onorevole interrogante circa l'utilizzo dell'istituto della cassa integrazione ENAV ha evidenziato che la medesima società, con più di 50 dipendenti, non ha mai provveduto al pagamento dell'indennità di disoccupazione e mobilità e, pertanto, non rientra fra le aziende autorizzate al ricorso dell'istituto della cassa integrazione guadagni (CIG); né tantomeno ha facoltà di utilizzare la CIG

in deroga per la quale è richiesto, oltre che un accertato stato di crisi aziendale, anche di un esplicito accordo sindacale in merito.

Inoltre, sotto il profilo contrattuale, l'articolo 7 del vigente contratto, proprio in virtù delle persistenti tensioni in atto nel settore del trasporto aereo che potrebbero dare luogo anche in ENAV a processi di ristrutturazione e/o riorganizzazione, con conseguenti ricadute anche sui livelli occupazionali, prevede espressamente l'impegno negoziale fra le Parti (ENAV e organizzazioni sindacali) a ricorrere preliminarmente a qualsiasi soluzione alternativa idonea come, ad esempio, i contratti di solidarietà.

In merito, poi, a quanto segnalato circa le riduzioni delle retribuzioni e delle garanzie per il personale a fronte di attività di *unbundling* e di scorporo di servizi rispetto all'attività principale, ENAV ha evidenziato di non aver posto in essere alcuna iniziativa di tal genere e che, al contrario, sono stati sviluppati *business* complementari rispetto all'attività « *core* » di ENAV, i cui positivi risultati hanno determinato lo sviluppo dell'attività esistenti (*Radiomisure* e *Academy*) oltre che il conseguimento di importanti commesse sul mercato terzo anche internazionale.

Inoltre, nonostante la profonda crisi economica, particolarmente avvertita nel settore del trasporto aereo, nel mese di marzo 2012 ENAV ha rinnovato il proprio contratto di lavoro, scaduto il 31 dicembre 2011: in sede di rinnovo è stato garantito, per il triennio 2012/2014, a tutti i dipendenti l'incremento delle proprie retribuzioni sulla base dell'applicazione degli indici d'inflazione programmata prevista dal Governo, rispettivamente pari ad un +2 per cento, +1,9 per cento, +1,9 per cento per il triennio in questione.

ENAV informa, altresì, di non aver in alcun modo ridotto o compresso il perimetro delle garanzie a tutela del personale; invero, la sottoscrizione, in data 2 agosto 2013, della Parte Generale del nuovo Contratto del Settore del Trasporto Aereo, ha sostanzialmente ampliato la disponibilità delle tutele e garanzie per tutti

i lavoratori del settore (particolarmente significative al riguardo sono le previsioni normative sulla disciplina degli appalti e sull'applicazione della clausola sociale).

La stessa ENAV fa rilevare che i risparmi gestionali sono stati realizzati senza impatto sugli incrementi delle turnazioni dei controllori del traffico aereo (CTA): infatti, con il citato rinnovo del contratto di lavoro sono state modificate le turnazioni del personale operativo e sebbene la quantità dell'orario di lavoro del personale operativo sia rimasta inalterata, sia nella previsione di resa annuale (pari a 1825 ore) che in quella media mensile (pari questa a 136 ore), le nuove turnazioni hanno previsto – di norma – turni di 8 ore ciascuno, eliminando così le precedenti turnazioni che si articolavano in un arco di previsioni che andavano da turni di 7 ore sino a turni di 11 ore.

L'armonizzazione delle prestazioni con turni omogenei ha prodotto anche un efficientamento nell'impiego del personale operativo che – ferme restando le dotazioni di organico previste per ciascun impianto – ha rimodulato il livello di resa del servizio, riducendo la durata del turno notturno, caratterizzato da uno scarsissimo traffico, da 11 a 8 ore, e riallocato le ore così recuperate su un maggior numero di prestazioni da impiegare durante i turni diurni, coincidenti con un maggior volume di traffico.

Circa i quesiti di cui all'interrogazione n. 5-01660, sulle iniziative per garantire la reale riqualificazione del personale già operativo presso ENAV e all'interrogazione n. 5-01659, sulle modalità di assunzione dall'esterno di controllori del traffico aereo, la medesima società ha fatto che il processo di reclutamento e selezione del personale è regolato ormai da anni da due procedure operative *ad hoc* certificate (una per i controllori del traffico aereo e l'altra per il restante personale), adottate in attuazione degli obblighi normativi posti dall'articolo 18 comma 2, del decreto legge 25 giugno 2008 che detta i principi, anche di derivazione comunitaria, di traspa-

renza, pubblicità ed imparzialità in materia di reclutamento del personale delle società pubbliche.

Il reclutamento del personale CTA (adetto al controllo del traffico aereo) avviene attraverso la pubblicazione di un bando di selezione che contiene i requisiti minimi per l'accesso alla professione. Successivamente, attraverso il superamento di una serie di prove individuali e di gruppo selettive e certificate, i candidati sono ammessi ad un corso di professionalizzazione tenuto presso la struttura didattica di ENAV dell'*Academy* di Forlì per la durata di 14 mesi; solo dopo circa due anni dall'emissione del bando di selezione, il percorso didattico, che prevede valutazioni intermedie, si conclude con un esame finale di accertamento delle competenze acquisite. Dopo il superamento di un ulteriore periodo di addestramento *on the job*, a cui segue l'assegnazione della relativa licenza da parte di ENAC, il candidato è infine in grado di entrare in servizio operativo e svolgere le mansioni di controllore del traffico aereo.

Inoltre, ENAV, nella seconda metà del 2009, ha avviato un progetto di riorganizzazione del personale EAV (esperto di assistenza al volo) concordato con le organizzazioni sindacali, che ha coinvolto tutte le risorse interessate (circa 800 unità) in un processo di riqualificazione delle attività, con uno sviluppo professionale delle stesse in altre aree aziendali.

La richiesta di partecipazione di circa 60 EAV ad un corso di ri-professionalizzazione per accedere all'esame finalizzato a svolgere l'attività di CTA rappresenta l'ultimo atto di tale complesso ed articolato processo di riorganizzazione. Superato l'articolato percorso didattico prescritto per l'accesso alla professione di CTA, l'inserimento delle risorse idonee sarà – nell'ambito di un più ampio e fisiologico processo di reclutamento del personale CTA (*turn-over*) – subordinato all'insorgere di opportunità lavorative idonee ad evitare fenomeni di mobilità geografica disagiati e penalizzanti per le risorse stesse.

In merito, poi, alle licenze FISO, ENAV ha fatto presente che le stesse vengono emesse da ENAC in ottemperanza a quanto stabilito nel «Regolamento-Licenza di Operatore del Servizio di Informazioni Volo (FLS)» che ne prevede il rilascio per tutti gli EAV ENAV in servizio presso gli AFIU (ente informazioni volo aeroportuale) e i FIC (centro informazioni volo) degli ACC (centro di controllo d'area).

Il rilascio della licenza del rimanente personale EAV in forza presso le altre strutture di ENAV è disciplinato dall'articolo 14 del citato Regolamento.

Le modalità di conversione dei titoli posseduti sono subordinate alla stipula di un Accordo Tecnico tra ENAC ed ENAV. In detto accordo, sottoscritto tra le parti in data 20 ottobre 2011, ENAC ha concordato con ENAV che, in deroga a quanto previsto nel Regolamento, la licenza venisse rilasciata comunque a tutto il personale EAV in servizio alla data dell'11 maggio 2011.

La licenza, quale titolo professionale personale, deve essere richiesta all'Ente Regolatore ENAC a cura dell'interessato, tuttavia, in considerazione della complessità dell'operazione ed allo scopo di facilitare il processo di rilascio, ENAV si è resa disponibile a farsi tramite con ENAC sia per la trasmissione delle richieste di rilascio da parte del personale interessato che per la successiva consegna e registrazione delle licenze emesse da ENAC: tutte le licenze emesse da ENAC sono state consegnate al personale EAV che ne ha fatto richiesta entro il primo semestre del 2012.

Attualmente, circa il 10 per cento degli EAV aventi diritto al rilascio impiegati in strutture diverse da AFIU e FIC non ha ancora formalizzato la richiesta di licenza.

Inoltre, nell'accordo tecnico del 20 ottobre 2011 e nel «Regolamento per i requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea» Ed.1 del 20 ottobre 2011 sono altresì previste le modalità di rilascio dell'«Attestato di Tecnico Meteo-

rologo Aeronautico»: l'attestato verrà distribuito agli EAV titolari di licenza e a tutto il personale Meteo di ENAV.

Infine, con riferimento al passaggio di *status* da aeroporto militare a civile per le realtà richiamate dall'Onorevole interrogante nell'interrogazione n. 5-01660, evidenzio che tale processo di trasferimento è per diversi aeroporti ancora in corso: le difficoltà incontrate nel passaggio ad ENAV risiedono, per alcuni scali, soprattutto nell'obsolescenza delle infrastrutture e dei sistemi utilizzati dall'amministrazione militare per il controllo del traffico civile, nonché nella necessità di separare, tra ENAV e gestore aeroportuale, le reti

dei servizi, unificate negli aeroporti militari dove gestore dell'aeroporto e fornitore dei servizi di traffico aereo sono la stessa entità.

Pertanto, negli aeroporti di Verona Villafranca, Rimini Miramare, Treviso Sant'Angelo, Roma Ciampino e Brindisi Papola, nonostante il cambio di *status*, i servizi di navigazione aerea sono ancora erogati dall'Aeronautica militare e il passaggio degli stessi ad ENAV avverrà attraverso un processo graduale. È necessario, infatti, il completamento dell'*iter* di definizione del contratto di programma Stato-ENAV che individuerà gli aeroporti ove detta società fornirà tali servizi.

ALLEGATO 3

5-01931 Oliaro: Mancata emanazione del decreto ministeriale avente ad oggetto le concessioni dei terminalisti in ambito portuale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante porta l'attenzione del Governo la questione relativa al ruolo svolto nei porti nazionali dai soggetti terminalisti ed evidenzia la necessità di disciplinare i criteri per i rinnovi e le proroghe delle concessioni demaniali portuali, temi questi che si rivelano certamente meritevoli di attenta considerazione.

L'onorevole interrogante ha altresì lamentato la circostanza che nelle more dell'emanazione della riforma dell'ordinamento portuale non sia stato emanato il decreto MIT-MEF di cui all'articolo 18, comma 1, della legge n. 84 del 1994, allo scopo almeno di indicare i criteri per l'affidamento delle concessioni, la durata delle medesime nonché le relative modalità di rinnovo e i limiti minimi dei canoni.

In effetti, il citato provvedimento ministeriale non è stato ancora adottato e il MIT si riserva di promuoverne la definitiva adozione previo concerto con il MEF.

Al riguardo, infatti, risultano comprensibili i timori del comparto, in prossimità della scadenza di importanti concessioni terminalistiche negli scali marittimi nazionali relative allo svolgimento delle attività di *handling* portuale.

Nelle intenzioni del legislatore, il citato decreto MIT-MEF era diretto soprattutto ad uniformare i criteri per il rilascio di dette concessioni e a rendere il più possibile omogenee sul territorio le regole attinenti alle modalità di determinazione e di calcolo dei relativi canoni demaniali.

Del resto, occorre osservare che la materia è stata caratterizzata da notevoli diversità di condizioni operative nelle varie

realità portuali, che hanno, in buona sostanza, suggerito alle Autorità portuali di valorizzare la loro autonomia amministrativa sancita dalla legge e disciplinare i singoli rapporti secondo le esigenze di ciascuno specifico caso (con il sostanziale consenso degli stessi operatori interessati) in una logica intenzionalmente in linea con il *modus operandi* proprio delle autorità portuali europee.

Pertanto le Autorità portuali italiane hanno provveduto ad emanare appositi regolamenti interni con cui si sono autodeterminate nello stabilire criteri per il rilascio delle concessioni in questione e tale sistema si è quindi consolidato.

Per quanto concerne, poi, come segnala l'Onorevole interrogante, il ricorso alle regole dettate in materia dal Codice della navigazione e dal suo Regolamento di esecuzione per il rinnovo e la proroga delle concessioni, deve osservarsi che sebbene originariamente non fosse del tutto chiaro il principio del ricorso a procedure ispirate quanto meno a idonee forme di pubblicità, oggi, tale principio appare in effetti pacifico.

Alla luce del diritto comunitario, infatti, non possono configurarsi ipotesi di proroga o di rinnovo automatico delle concessioni, bensì la scadenza di un rapporto concessorio e l'apertura di una procedura pubblica e trasparente per attivare un nuovo rapporto concessorio; ciò, tuttavia, non esclude che tale nuovo rapporto possa avere come beneficiario il medesimo concessionario se in possesso dei prescritti requisiti.

Tutto ciò nondimeno, si ritiene che quanto evidenziato con l'interrogazione in esame – tutela degli investimenti del concessionario uscente, valutazione di eventuali possibili forme di salvaguardia della sua posizione in relazione all'ammortamento degli investimenti medesimi allorché effettuati in prossimità della scadenza – costituiscano temi di indubbia rilevanza

e delicatezza ai quali il Governo dovrà fornire risposta, utilizzando se del caso anche il citato provvedimento attuativo ministeriale MIT-MEF ovvero promuovendo ogni utile iniziativa al riguardo nell'ambito del procedimento di revisione (AS 370 e AS 120) della legge quadro di settore, senza far venir meno il rispetto dei principi comunitari di riferimento.

ALLEGATO 4

5-02039 Crivellari: Interruzione del servizio di trasporto pubblico su gomma di collegamento della provincia di Rovigo con il Piemonte.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'atto ispettivo in esame l'onorevole interrogante lamenta l'improvvisa interruzione del servizio di un'autolinea di collegamento tra il Veneto e il Piemonte, esercito dall'impresa « Garbellini ».

Al riguardo, informo che l'impresa Garbellini era titolare di concessione per l'esercizio del servizio di linea Porto Tolle-Nichelino.

La concessione fu rilasciata in vigore della legge 28 settembre 1939, n. 1822.

Con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 il settore è stato liberalizzato, secondo il modello cosiddetto di « concorrenza nel mercato »: pertanto, ai fini dell'esercizio dei servizi interregionali di competenza statale le concessioni, accompagnate da un diritto di esclusiva nel regime previgente, sono state sostituite dalle autorizzazioni, subordinate alla titolarità dei requisiti di legge.

L'articolo 11 di detto provvedimento prevede un regime transitorio, in forza del quale le concessioni sono rimaste in vigore fino al 31 dicembre 2013.

Alle imprese che hanno presentato istanza entro tale termine e che sono

titolari dei requisiti di legge è stata rilasciata la corrispondente autorizzazione.

Devo precisare che i servizi in esame sono gestiti in regime di autonomia d'impresa e il citato articolo 11 sancisce, altresì, che essi non possono essere soggetti ad obblighi di servizio.

In tale contesto, dunque, il MIT non ha alcun potere di intervento sull'impresa ai fini dell'erogazione del servizio in parola.

Dunque, l'impresa Garbellini non ha presentato domanda per trasformare la concessione in autorizzazione, pertanto, allo stato, in assenza di manifestazione di volontà dell'impresa in tal senso, non sussistono i presupposti per la riattivazione di detto servizio.

Tuttavia, resta inteso che l'impresa, essendo ormai scaduto il termine del 31 dicembre 2013 di vigenza del regime transitorio, può senz'altro presentare una domanda per il rilascio *ex novo* della prevista autorizzazione.

Allo stato attuale, risulta che né l'impresa Garbellini né alcun'altra impresa hanno presentato istanza per il rilascio di autorizzazioni sulla linea che qui interessa.